Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/4529

11. 05. 89

Sachgebiet 9241

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu den Anträgen der Fraktion der SPD

a) Verbesserte Sicherheitseinrichtungen für Gefahrgut-LKW
— Drucksache 11/1110 —

b) Überladung von Gefahrgut-LKW
— Drucksache 11/1112 —

c) Bruchsichere Transportbehälter und Tanks
— Drucksache 11/1113 —

d) Bremssysteme für Gefahrgut-LKW
— Drucksache 11/1114 —

e) Antiblockier-Systeme und Geschwindigkeitsbegrenzer für Gefahrgut-LKW
— Drucksache 11/1115 —

f) Einschränkung für den Straßentransport gefährlicher Güter
— Drucksache 11/1367 —

g) Qualifikation der Fahrer beim Transport gefährlicher Güter
— Drucksache 11/1368 —

h) Gesundheitsuntersuchung für Gefahrgut-Fahrer
— Drucksache 11/1369 —

i) Verschärfte Ahndung von Verstößen bei Gefahrgut-Transporten
— Drucksache 11/1370 —

j) Sonderkonzessionierung für Gefahrgut-Transporte
— Drucksache 11/1371 —

k) Gefahrgutbeauftragte
— Drucksache 11/1372 —

l) Informationssysteme für Gefahrgut-Transporte
— Drucksache 11/1373 —

m) Unbeschränkte Haftung beim Transport gefährlicher Güter
— Drucksache 11/1374 —

n) Sperrung von Wohngebieten und besonders unfallgefährdeten Straßen für Gefahrgut-Transporte
— Drucksache 11/1375 —

o) Transportbedingungen für besonders gefährliche Güter
— Drucksache 11/1376 —

p) Unfallrisiken bei Gefällestrecken
— Drucksache 11/1377 —

q) Grenzüberschreitende Transporte gefährlicher Güter
— Drucksache 11/1378 —

r) Verbesserte Überwachung der Gefahrgut-Transporte
— Drucksache 11/1380 —

A. Problem

Die Bundesregierung soll dazu aufgefordert werden, eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen zu treffen, um den Transport gefährlicher Güter auf den Straßen im Bundesgebiet sicherer zu machen.

B. Lösung

Ablehnung der Anträge, weil die Bundesregierung die erforderlichen Maßnahmen bereits getroffen oder — durch Vorlage des Entwurfs einer entsprechenden Rechtsverordnung — auf den Weg gebracht hat.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Vertreter der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN bestehen auf unveränderter Annahme der Anträge.

D. Kosten

keine bei Ablehnung der Anträge

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

die Anträge in den Drucksachen 11/1110, 11/1112, 11/1113, 11/1114, 11/1115, 11/1367, 11/1368, 11/1369, 11/1370, 11/1371, 11/1372, 11/1373, 11/1374, 11/1375, 11/1376, 11/1377, 11/1378, 11/1380 abzulehnen.

Bonn, den 26. April 1989

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst	**Jung (Limburg)**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Jung (Limburg)

Die in dem Deckblatt genannten Anträge wurden in der 52. Sitzung des Deutschen Bundestages am 14. Januar 1988 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Dieser hat die Vorlagen in seinen Sitzungen am 22. Juni 1988 und 26. April 1989 beraten.

I. Ziel und Inhalt der Anträge

Die insgesamt 18 Initiativanträge der Fraktion der SPD haben das Ziel, den Transport gefährlicher Güter auf den Straßen im Bundesgebiet sicherer zu machen. Die Antragsteller vertreten die Auffassung, daß zwar der Schienenweg und der Transport auf den Wasserstraßen sicherer sei, daß jedoch auf den Straßentransport nicht verzichtet werden könne. Es sei jedoch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen möglich und erforderlich, um den Schutz der Bevölkerung vor Gefahren zu verbessern. Mit den Anträgen wird unter anderem folgendes angestrebt:

- Verlagerung von Gefahrgut-Transporten von der Straße auf Schiene und Wasserweg, soweit dies möglich ist,
- konstruktive Verbesserungen der Fahrzeuge für Gefahrgut-Transporte,
- erhöhte Qualifizierung der Fahrer,
- bessere Überwachung der Transporte und verschärfte Sanktionen bei Rechtsverstößen,
- Einführung von Sonderkonzessionen für Gefahrgut-Transporte,
- Bestellung von Gefahrgutbeauftragten in Betrieben und Schaffung eines besseren Informationssystems,
- Wegfall der Haftungsbegrenzungen bei Unfällen und Maßnahmen im Straßenbereich.

II. Öffentliches Anhörungsverfahren

Der Ausschuß für Verkehr hat am 20. April 1988 ein öffentliches Anhörungsverfahren über Gefahrgut-Transporte durchgeführt. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefaßt werden:

1. Auf deutschen Verkehrswegen werden jährlich in erheblichem Ausmaße Gefahrgut-Transporte durchgeführt. Insgesamt waren dies — ohne Straßengüternahverkehr — im Jahre 1986 186 Mio. t; davon entfielen 41 Mio. t auf den Straßengüterfernverkehr. Der überwiegende Teil der Gefahrgut-Transporte im Straßenfernverkehr bestand mit 74 v. H. aus entzündbaren flüssigen Stoffen, wie Benzine, Dieseltreibstoffe, Heizöle und sonstige brennbare Flüssigkeiten. Im Straßengüternahverkehr wurden etwa 200 Mio. t befördert.
2. Die technische Ausrüstung der Fahrzeuge für Gefahrgut-Transporte auf den Straßen sollte verbessert werden. Bei Unfällen mit Tanklastzügen kippt das Fahrzeug häufig um. Hiergegen kann Vorsorge getroffen werden durch Tieferlegung des Schwerpunktes des Fahrzeuges, durch Verbreiterung der Spurweiten und durch technische Verbesserungen bei den Tanks. Für alle Gefahrgut-Fahrzeuge soll eine bessere Ausrüstung vorgeschrieben werden; gefordert wurden Blockierverhinderer, Retarder, Antischlupfregler, Kurzwegschreiber, automatische Geschwindigkeitsregler, Fahrtenschreiber müssen manipuliersicherer werden, Bremsuntersuchungen sollen alle drei Monate durchgeführt werden.
3. Die Möglichkeiten für eine weitere Verlagerung von Gefahrgut-Transporten von der Straße auf Schiene oder Wasserweg wurden unterschiedlich beurteilt. Wenn Versender und Empfänger keinen Gleisanschluß haben, so müssen die zusätzlichen Risiken des Umladens beachtet werden. Die Kapazitäten des kombinierten Verkehrs wurden als nichtausreichend angesehen. Vorgeschlagen wurden obligatorische Marktgespräche zwischen Bundesbahn und Versender. Die Bundesbahn wurde aufgefordert, ihre Tarife für gefährliche Güter marktgerechter zu gestalten.
4. Gefordert wurde eine Vereinfachung des Vorschriftenwerkes und eine Verschärfung der Sanktionen bei Verstößen gegen Rechtsvorschriften. Notwendig seien auch verstärkte Kontrollen auf den Straßen sowie die Einrichtung eines EDV-Gefahrgutinformationssystems für Verlader und Verkehrsunternehmer. Von verschiedener Seite wurde gefordert, den Gefahrgutfahrern verbindlich vorzuschreiben, welche Straßen genutzt werden sollen und welche Straßenabschnitte gesperrt sind.
5. Weitere Vorschläge zielten schließlich darauf ab, in den Betrieben der verladenden Wirtschaft einen besonderen Gefahrgutbeauftragten zu bestellen und die Gefahrgutschulung für die Fahrer der Tanklastzüge und der sonstigen Lastkraftwagen deutlich zu intensivieren, wobei auch Wiederholungslehrgänge stattfinden sollen.

III. Verlauf der Ausschußberatungen

1. Der Bundesminister für Verkehr hat dem Verkehrsausschuß den Entwurf von zwei Rechtsverordnungen über den Gefahrgutverkehr auf den Straßen vorgelegt. Der wesentliche Inhalt dieser beiden Vorlagen ist folgender:

   - Die bisherige behördliche Erlaubnis für die Beförderung hochgefährlicher Güter wird ersetzt

a) durch die Fahrwegbestimmung der Straßenverkehrsbehörde von und bis zur nächsten Autobahn und

b) zusätzlich für Güter der Liste I (insbesondere Sprengstoffe, giftige und brennbare Gase und besonders gefährliche Chemikalien) durch eine Bescheinigung der Deutschen Bundesbahn (bei Containern auch der Wasser- und Schiffahrtsdirektion) über die Nichtverlagerbarkeit des Transportes auf die Bahn oder das Binnenschiff.

— Für den Straßentransport von besonders gefährlichen Gütern der Listen I und II (zur Liste II gehören insbesondere gefährliche Chemikalien) müssen entweder die Autobahn oder die von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden bestimmten Straßen benutzt werden.

— Auch der Transport von Benzin und anderen leichtentzündbaren flüssigen Stoffen auf den Straßen wird in abgestufter Form in die Regelungen für den Transport von Listengütern einbezogen (Fahrwegbestimmung, Vorrang des Transportes auf Schiene oder Wasserweg).

— Die Schulung der Fahrzeugführer wird wesentlich verbessert (Wiederholungsschulung nach drei Jahren, Einbeziehung der Fahrer von Versandstücken, zusätzliche Schulung der Fahrzeugführer durch Verlader und Beförderer).

— Es werden Gefahrgutbeauftragte in Betrieben bestellt, die mindestens 50 Tonnen Gefahrgüter jährlich verpacken, versenden oder befördern.

Weitere Maßnahmen zur technischen Verbesserung der Fahrzeuge bedürfen vorab einer Notifizierung bei der EG-Kommission. In Betracht kommen automatische Blockierverhinderer, automatische Nachsteller der Bremsgestänge und Vorschriften über eine größere Kippstabilität für kofferförmige Tanks.

2. Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und FDP stellen fest, daß der Bundesminister für Verkehr ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Erhöhung der Sicherheit von Gefahrguttransporten auf den Weg gebracht habe. Durch die zwei vorgelegten Verordnungsentwürfe werde in einem erheblichen Umfange Gefahrgut von der Straße auf die Schiene verlagert, es dürften künftig nur noch besonders sichere Straßenabschnitte benutzt werden, die Schulung der Fahrzeugführer werde verbessert, der Transport von Benzin werde in das Regelwerk einbezogen und es würden Gefahrgutbeauftragte in den Betrieben bestellt. Weitere Maßnahmen — besonders eine verbesserte technische Ausstattung der Fahrzeuge für Gefahrgut-Transporte — seien beabsichtigt und bedürften noch einer Abstimmung auf EG-Ebene oder im Rahmen anderer europäischer Organisationen. Durch ein Kooperationsabkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn und der chemischen Industrie werde künftig sichergestellt, daß gefährliche Chemikalien mehr als bisher auf der Schiene transportiert würden. Weitere Kooperationsabkommen z. B. mit der Mineralölwirtschaft seien beabsichtigt.

Die Mitglieder der Koalitionsfraktionen gehen davon aus, daß der Bundesminister für Verkehr sich auch weiterhin wie bisher energisch und tatkräftig dafür einsetzt, damit die für notwendig erkannten Maßnahmen ohne weiteren Zeitverlust in die Tat umgesetzt werden. Bei dieser Sachlage halten es die Koalitionsfraktionen nicht für angebracht, den Bundesminister für Verkehr zusätzlich zu Einzelmaßnahmen aufzufordern, die ohnehin bereits beabsichtigt und eingeleitet worden sind, weil dadurch der falsche Eindruck hervorgerufen werden könnte, dem Bundesminister für Verkehr seien Versäumnisse vorzuwerfen. Tatsache sei dagegen, daß zielbewußt und sorgfältig gearbeitet worden sei. Die Ablehnung der Initiativanträge bedeute mithin nicht, daß die Vorschläge in der Sache abgelehnt würden. Dies treffe nur zu für den Vorschlag, den Gefahrgut-Transport von dem Besitz einer Sonderkonzession abhängig zu machen und für die Aufforderung an die Bundesregierung, die Überwachung auf den Straßen zu verschärfen, weil die Überwachungsaufgabe in den Zuständigkeitsbereich der Länder falle. Die Notwendigkeit einer verschärften Überwachung wird durchaus bejaht.

3. Die Vertreter der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN bestanden auf unveränderter Annahme der Anträge. Sie vertreten die Auffassung, daß das Maßnahmenpaket des Bundesministers für Verkehr den sachlichen Notwendigkeiten in keiner Weise gerecht werde. Reine Absichtserklärungen reichten nicht aus, die Initiativanträge seien keinesfalls erledigt, weil der größte Teil der Vorschläge bisher nicht in die Tat umgesetzt worden sei. Die Bundesregierung lasse hier ein energisches Handeln vermissen und beschränke sich auf reine Absichtserklärungen. Wichtig sei vor allem, den Gefahrgut-Transport den geprüften Berufskraftfahrern vorzubehalten, regelmäßige Gesundheitskontrollen vorzusehen, den Gefahrgut-Transport an den Besitz von Sonderkonzessionen zu binden und eine Datenbank für den erleichterten Austausch von Informationen über Gefahrgüter einzurichten.

IV. Ausschußbeschluß

Der Ausschuß schlägt mit Stimmenmehrheit vor, die in der Beschlußempfehlung genannten Anträge abzulehnen.

Bonn, den 26. April 1989

Jung (Limburg)

Berichterstatter



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333